



**O.D.A.S.C.E.**

Office de Développement par l'Automatisation  
et la Simplification du Commerce Extérieur

# 53ème Réunion Club Clé Douanes 12 Décembre 2014

« DÉMATÉRIALISATION  
ET  
TRANSPORT »

Un point de vue « chargeurs »



# Les transports et la dématérialisation

Un phénomène déjà ancien et qui tend à s'accélérer

## ► dématérialisation des documents de transport :

- En Transport maritime l'« Express B/L » existe depuis les années 80 et le Sea way bill est dématérialisé de par sa nature .
- En droit, les Règles de Rotterdam intègrent la dématérialisation du « document de transport », idem pour les INCOTERMS 2010. La convention de Montréal le permet.
- L'e-AWB est en cour de réalisation sous l'égide de IATA
- En transport Routier la CMR est aussi de +en+ électronique même si la convention CMR ne connaît pas encore cette évolution.

## ► Dans le domaine douaniers , la dématérialisation est bien avancée

( NSTI, DELTA , ECS ) sous les directive de la commission européenne (e-customs)

## ► Ce qui manquent pour une dématérialisation du commerce international:

- la dématérialisation des documents commerciaux (factures, C/O) => actions diplomatiques)
- la dématérialisation complète de l'interface portuaire: => développement d'un **MENU CHARGEURS** dans le CCS « AP+ » devenu **CCS national et le CIN.**



# Position des Chargeurs vis-à-vis de la dématérialisation de l'interface portuaire

QUELQUES REFLEXIONS et CONSTATS ayant motivés l'action de l'AUTF :

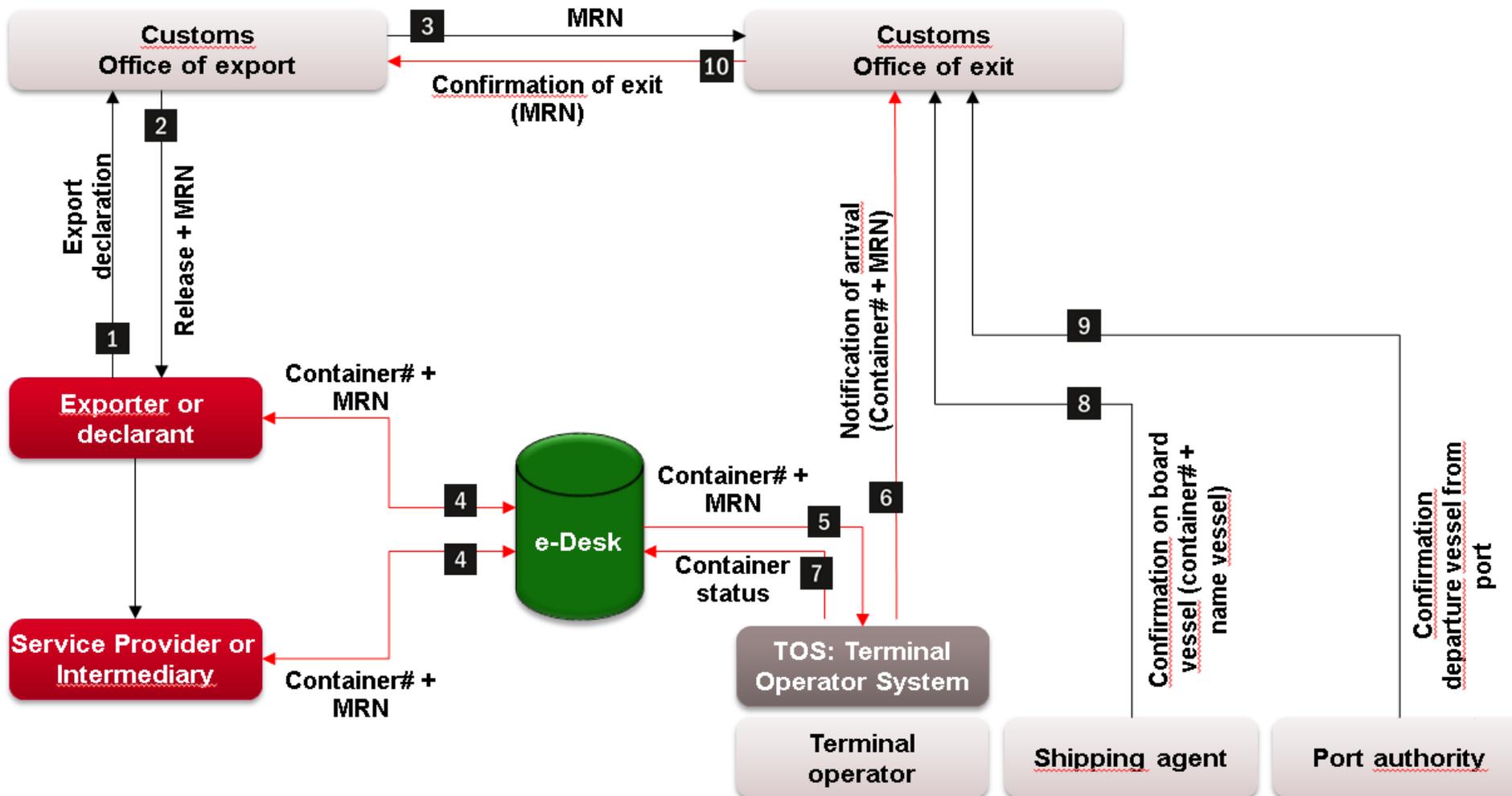
- A quoi sert d'investir dans une procédure simplifiée, un Dpt. « Douane » intégré et un S.I de dédouanement s'il faut obligatoirement passer par un intermédiaire portuaire qui ressaisie les données manuellement.
- A quoi sert d'investir dans un TMS onéreux si le transfert de données (poids , données MD , données « sureté »,etc..) s'arrête à la porte du port maritime ( ou de l'aéroport).
- Dans certain pays d'Asie (Corée, Taiwan , Singapour) la plus part des documents concourant au commerce international ( y compris douaniers) sont dématérialisés et s'échange aisément ( fort gain de productivité = avantage concurrentiel )
- Les ports du nord de l'Europe développent des CCS ouvert à tous

## CONCLUSIONS

Les importateurs /exportateur français doivent pouvoir jouer à armes égales avec leurs concurrents = > Accès à certaines fonctionnalités d'AP+ (et du CIN de Roissy)



# Procédures douanières à l'exportation E-guichet: processus



# « LE MENU CHARGEURS »

## Point sur les travaux initiés par l'AUTF et animés par la Direction Générale des Douanes

- **Genèse du dossier**

- Forum Douane /entreprise du 24/01/2013 avec Nicole BRICQ
  - 3 demandes de l'AUTF
    - ouverture d'AP+ (CCS d'intérêt national ) aux chargeurs
    - création d'une option fiscale pour l'acquittement de la TVA à l'importation
    - Amélioration de la gestion des licence d'exportation des biens double usages
- N. Bricq demande à la DG Douane la création de 3 groupes de travail avec un rendez vous « à l'automne » pour un point d'étape .

- **Structurations des travaux relatif au CCS portuaire (et aéroportuaire) en 2 thèmes :**

- Ouverture du Système informatique portuaire AP+ aux « chargeurs »
- Facilitation et harmonisation de la Procédure Fluvio/Ferro Maritime pour le transport de conteneurs par modes massifiés.



# 1/ Ouverture d'AP+

## □ Relevés de conclusion de la DGD

- **Fev.2013**: Il ressort des débats le souhait de voir ce CCS s'ouvrir à d'autres acteurs que les commissionnaires, afin de permettre aux chargeurs de s'affranchir de l'obligation de passer par un intermédiaire situé sur le site de la plate-forme portuaire, pour bénéficier des services de l'outil AP+ .
- **Mai 2013** : Les chargeurs ont réaffirmé leur volonté d'accès à l'outil AP+ et de l'alimenter avec leur propre système d'information notamment TMS ou avec leur prestataire de solution EDI

### Une demande forte des chargeurs :

- Possibilité de transfert dématérialisé d'informations techniques et douanières ( MRN) directement dans AP+ .
- Un besoin de traçabilité neutre et en temps réel.
- **Juin2013** : rédaction d'une première ébauche d'un menu spécifique « chargeurs »
  - Définir le périmètre : identifier différents cas de chargeurs plus ou moins importants tout en gardant à l'esprit un besoin de retour sur investissements (...)
  - Impact informatique à évaluer (Cout/ bénéfice et priorisation)



## 2/ Facilitation et harmonisation de la Procédure Fluvio Maritime (PFM)

### □ Relevés de conclusions de la DGD

**Fév. 2013** : La DGD insiste donc sur la nécessaire convergence de fonctionnement des outils AP+, en évoquant l'exemple des procédures fluvio-maritimes (PFM).

Ces dernières, actuellement utilisées sur les axes Seine et Rhône, sont encore jugées peu satisfaisantes par certaines fédérations de chargeurs qui relèvent l'obligation qui leur incomberait de procéder à des doubles saisies dans le cadre d'une dématérialisation incomplète.

**=> Points d'accord entre tous les participants :**

**- rechercher une convergence sur le mode d'utilisation des PFM Seine et Rhône, avec comme objectif fixé : le traitement du dernier kilomètre dématérialisé .**

**Mai 2013** : Nécessité de remplacer le NSTI du dernier km, par un régime de transfert de MDT à MDT dématérialisé.

– Propagation automatique de ce statut au Manifeste Unique de Transport (MUT) ;

– Déclenchement d'une information aux chargeurs avant l'arrivée de la barge au port fluvial ;

– **Mise en place du retour d'informations pour effectuer l'apurement du dépôt temporaire du gestionnaire du terminal fluvial.**



# 1<sup>ère</sup> conclusion sur les travaux animés par la Direction Générale des Douanes

□ Restitution travaux : Forum Douane/Entreprises - 12 nov.2013, en présence de N. Bricq.

- **1/décision de créer un accès des chargeurs à AP+ par le biais d'un « MENU CHARGEURS » permettant l'utilisation de certaines fonctionnalités d'AP+ :**

- suivi et traçabilité , échanges d'informations logistique avec un ou plusieurs acteurs portuaires, et permettant le cas échéant de gérer les formalités de douane import ou export de façon autonome.

**2/ une proposition ciblée sur la Procédure Fluvio Maritime ( PFM):**

- Simplification et d'harmonisation entre les PFM « Seine » et « Rhône ») de la sortie du terminal au port Maritime puis fluvial ( ou du terminal ferroviaire)
- livraison finale, sans émission d'un titre de transit remplacé par un **transfert entre MDT, apuré directement dans AP+.**

**=> Décision:**

**la Direction Général des Douanes confie à SOGYP la création du « MENU CHARGEURS » dans AP+ ( Décision validée par la Ministre du commerce extérieur)**



# Développements et 1<sup>er</sup> Résultats 2014

## ❑ Développements 2014

2eme étape ;

Définir précisément les besoins en matière de fonctionnalités administratives (opérations de douane) et logistiques afin de définir les interfaces des SI « Chargeurs » avec AP+ .

- Définition d'un Panel de chargeurs proposé par l'AUTF
- Une vingtaine d'entretiens SOGYP/Chargeurs au cour de 1<sup>er</sup> trimestre 2014
- Développement informatiques du MENU : T 2 + été
- Démarrage des premiers pilotes Sept.2014
  - *KEA* ; traçabilité
  - *MONOPRIX* : PFM,
  - *LTR industrie*; Dédouanement import direct dans AP+ ,



# Développements et 1<sup>er</sup> Résultats 2014

## ❑ Point d'étape ; Forum AUTF Nov. 2014

JM Thillier ;

Acte les résultats de la 1<sup>ère</sup> étape et annonce :

- Les travaux de développement seront suivis par SE à la modernisation (point semestriel)
- Pour faciliter le dédouanement directement dans AP+ les ports pourront être « bureaux de rattachement » ,
- Remplacement du NSTI national par le **transfert** ( caution supprimée on utilise celle du gestionnaire du dépôt ) => outils législatif nécessaire pour entrée en vigueur avant le CDU.

Restitution des pilotes ;

3 témoignages => traçabilité et PFM, gains de productivité importants , directes/indirectes



# Besoins - Objectifs du projet

- Objectif principal :
- → Supprimer le coût de l'établissement du transit, **soit une économie d'environ 140 K€ / an**
- 2 possibilités :
- 1- Etablissement par le Service Logistique du transit import
- OU
- 2- Suppression du transit import et établissement en automatique de la déclaration douanière directement au port du Havre par le Service Logistique

# Décision

- *Si établissement transit import par Service Logistique*
  - Charge supplémentaire de travail à la Logistique
  - Mise en place d'une garantie transit (tabac = marchandise sensible)
- *Si suppression transit import*
  - Gain de temps pour livraison des conteneurs → facilitation des flux logistiques
  - Pas de charge de travail supplémentaire
  - Pas de garantie transit
  - Pas de notification de transit
- L'établissement des déclarations douanières au port du Havre permettra de :
  - ✓ *Simplifier et rendre plus fluide le processus actuel*
  - ✓ *Réduire les coûts des opérations administratives*
- *Décision prise par Direction LTR → suppression du transit*

# Volumes traités en FY14

MOIS	Lyon	Metz	Fos	Magasins	Total mensuel
SEPTEMBRE	62	116	385	0	<b>563</b>
OCTOBRE	33	122	483	0	<b>638</b>
NOVEMBRE	31	124	475	0	<b>630</b>
DECEMBRE	22	123	482	0	<b>627</b>
JANVIER	87	149	469	0	<b>705</b>
FEVRIER	82	101	424	0	<b>607</b>
MARS	107	175	256	0	<b>538</b>
AVRIL	70	143	390	0	<b>603</b>
MAI	43	93	462	0	<b>598</b>
JUIN	93	110	409	0	<b>612</b>
JUILLET	37	97	551	0	<b>685</b>
AOUT	75	90	457	0	<b>622</b>
<b>TOTAL</b>	<b>742</b>	<b>1443</b>	<b>5243</b>	<b>0</b>	<b>7428</b>

7-Jan-15



# Nos besoins

- Avoir un suivi précis de la position du conteneur tout au long de son cheminement entre le Port et sa destination finale.
- Visibilité, et précision et d'anticipation afin de pouvoir lisser au mieux notre activité .
- Obtenir l'information des VAQ de manière indépendante pour pouvoir être le plus réactif possible pour nos dédouanements.
- Besoin de faire évoluer nos process douaniers pour notre site de St Quentin Fallavier, nous avons besoin de pouvoir faire les dédouanements avant l'arrivée du conteneur sur le site.
- Intégrer nous même le numéro de déclaration ou le TCSD dans AP+.

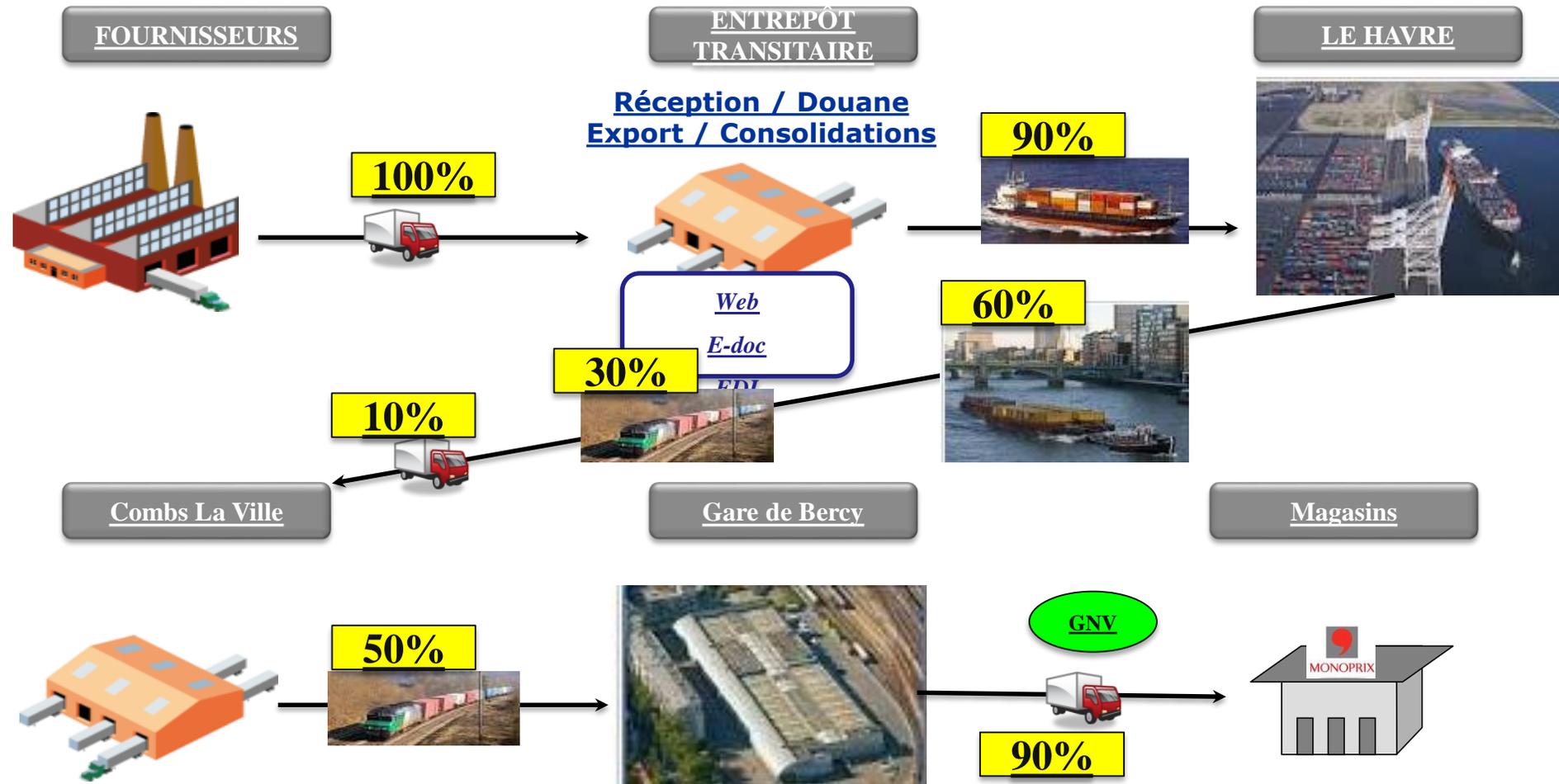
## Utilisations d'AP+

- Pour nos services planification, les fonctions les plus utilisées sont :
  - Suivi des ETA navires et des barges pour les prochains containers en arrivée.
  - Vérification du statut VAQ d'un container au port maritime ou intérieur (PEH).
- Pour le service douane :
  - ETA réelle des navires pour pouvoir prioriser et anticiper la préparation de nos dossiers de dédouanement (recherche documentaire, relance des fournisseurs...).
  - Tracing du statut VAQ des containers pour pouvoir effectuer les dédouanements (dépôt de Fos sur mer) dans les meilleurs délais.
  - 55 s pour faire un tracing dans AP+.

# Les gains

- Pour nos services planification :
  - Gain de temps, moins de relance téléphonique avec les compagnies maritimes pour avoir les ETA (...heures).
  - Meilleure anticipation possible pour l'établissement des plannings hebdomadaire de livraison.
  - Meilleur suivi des frais de demurrages, detentions...
  - Recherches très précises peuvent être faites.
- Pour le service douane :
  - Meilleure organisation de l'activité (moins de pic)
  - Moins de documents manquants au moment du dédouanement.
  - Meilleure réactivité dans la gestion des dédouanements surtout en cas de retard bateau (1 à 4 jours avant réception de l'info du transitaire).
  - Anticipation dédouanements ( avant même la planification, 1 semaine).

# LA « GREEN » SUPPLY CHAIN



# OBJECTIFS

- Prendre en compte l'évolution des processus logistique dans l'approche « douanière » pour garantir
  - La fiabilité → limiter les risques de blocages tout en conservant la traçabilité
  - L'agilité → gestion de la bascule modale
  - Le coût → au minimum iso coût
- Objectif :
  - Procédure créée par l'administration des Douanes pour faciliter le développement du transport fluvial de conteneurs maritimes
  - ainsi favoriser le pré et post acheminement de ces conteneurs par voie d'eau entre les ports, leur hinterland et les destinations finales.

# Fonctionnalités mises en œuvre

- Intégration dans AP+ du lieu de destination final MPX
- Demande de transfert vers MPX par établissement DTI au Port de Gennevilliers par Logiseine : cette demande permet d'organiser la sortie du conteneur du terminal fluvial jusqu'au site de destination finale à COMBS La Ville
- Confirmation de Réception Physique du Conteneur chez MPX par établissement d'un CRE par DSV. L'objectif de cette fonction est de mettre fin au transfert physique sous douane des marchandises. Cette confirmation d'entrée matérialise la prise en charge de la marchandise dans notre CM et le transfert de responsabilité entre le MDT de l'exploitant cédant TDS et le nôtre (MDT prenant).
- Déclaration des lots de marchandises au conteneur chez MPX par DSV (enregistrement et décomptabilisation du colisage des déclarations pour états de différence) générant l'intégration des déclarations Delta dans AP+ et l'apurement du transfert douanier : BASI.
- **MONOPRIX**

# Focus enjeu économique ANNUEL

- Coûts supplémentaires :

- Adhésion ASL

**450 €**

- Contrat tripartite à mettre en œuvre

- Accès AP+

- Clés

123€

**145 €**

- Achat

- Redevance

2000€

- Formation

**650 €**

- Abonnement

**6 800 €**

- T.I.P

**E.E.A = 30K €**

- ◆ Economies :

- ▶ Frais de Storage

**5 000 €**

- ▶ Emission T1

**33 000 €**

# Ouverture d'AP+

**Conclusion AUTF: Le Menu chargeurs ça marche déjà ! => Chargeurs positionnez vous rapidement !!**

**- Un important travail ait été réalisé , il y a encore du chemin à parcourir pour parvenir à la réalisation de tous les objectifs**

**- Beaucoup de responsables transport et Douane de grandes entreprises ignorent encore la démarche entreprise**

- la traçabilité des flux et les possibilités d'échanges d'informations sont sur la bonne voie.

**Reste l'intégration douanière . une demande forte parmi les chargeurs** qui ont investi dans des structures de douane intégrées et dans des S.I douanier s.

Il y a encore des craintes dans le milieu transitaire/commissionnaires, un réflexe de peur peu fondé.

- La plus part des PMI/PME leur clientèle de base ne feront pas les investissements en hommes et savoir-faire et ne changerons pas leur façon de travailler.

- les plus grands acteurs économiques ( fer de lance de notre commerce extérieur) , doivent pouvoir jouer à armes égales avec leurs principaux concurrents ( européens ou asiatiques ) qui bénéficient déjà des gains d'une large dématérialisation documentaires commerciales et douanière.

Les actions protectionnistes d'arrière garde qui ne peuvent apporter qu'un répit temporaire à ceux qui pensent ainsi protéger leurs position ,

l'évolution est inéluctable, ceux qui ne sauront pas s'adapter disparaîtront et ils affaibliront l'attractivité de leur outils portuaire .



***www.autf.fr***



91, rue du Faubourg Saint-Honoré - 75008 PARIS

Tél : 01 42 68 34 80 Fax : 01 40 06 94 40

Courriel : [info@autf.fr](mailto:info@autf.fr)